

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- ☐ Coloured covers/
Couverture de couleur
- ☐ Covers damaged/
Couverture endommagée
- ☐ Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée
- ☐ Cover title missing/
Le titre de couverture manque
- ☐ Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur
- ☐ Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- ☐ Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur
- ☒ Bound with other material/
Relié avec d'autres documents
- ☐ Tight binding may cause shadows or distortion
along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la
distorsion le long de la marge intérieure
- ☐ Blank leaves added during restoration may
appear within the text. Whenever possible, these
have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées
lors d'une restauration apparaissent dans le texte,
mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont
pas été filmées.
- ☒ Additional comments:/
Commentaires supplémentaires:

Pagination as follows : [7] - 18 p.

- ☐ Coloured pages/
Pages de couleur
- ☐ Pages damaged/
Pages endommagées
- ☐ Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées
- ☒ Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- ☒ Pages detached/
Pages détachées
- ☒ Showthrough/
Transparence
- ☐ Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression
- ☐ Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire
- ☐ Only edition available/
Seule édition disponible
- ☐ Pages wholly or partially obscured by errata
slips, tissues, etc., have been refilmed to
ensure the best possible image/
Les pages totalement ou partiellement
obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,
etc., ont été filmées à nouveau de façon à
obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	14X	18X	22X	26X	30X
☐	☐	☐	☐	☒	☐
12X	16X	20X	24X	28X	32X

II — *Le golfe Saint-Laurent*

(1600-1625)

Par BENJAMIN SULTE.

(Lu le 26 mai 1886.)

I

Avant le premier voyage de Cartier (1534), les trafiquants français fréquentaient le golfe Saint-Laurent. La pêche et la traite des pelleteries y attiraient les armateurs. Lors de la visite de Champlain (1608), le troc s'avancait déjà dans le fleuve jusqu'au lac Saint-Pierre, et les nations situées plus à l'ouest en avaient connaissance.

Nous avons pris l'habitude de concentrer notre attention entre Montréal et Québec, durant la période de Champlain. Je me propose de reporter un instant la pensée du lecteur sur le bas du fleuve, principalement dans le golfe, au cours des vingt-cinq années qui s'écoulaient de 1600 à 1625.

Si je ne soulève pas de problème intéressant, je pourrai du moins offrir un tableau des choses les plus ordinaires dans ces parages, et montrer que la lutte — car il y a toujours lutte en ce monde — avait lieu plutôt pour le commerce qu'en faveur de la colonisation. Le vaste et riche domaine maritime que comprenaient en ce moment les terres appelées la Nouvelle-France était tout, aux yeux des navigateurs et des hommes employés au négoce. Prendre au sérieux l'établissement de Québec et le Canada proprement dit, n'entraînait point dans les idées du temps. De cette manière les efforts de la France, ou plutôt des Français, s'arrêtaient à la porte de notre pays. Le champ ainsi exploité satisfaisait les ambitions du grand nombre. Au-delà se trouvait l'avenir, que peu de personnes étaient en état d'apprécier. Une Nouvelle-France non seulement maritime mais terrestre — colonisée en un mot — paraissait comme un rêve aux yeux du vulgaire ; aussi Champlain était-il peu écouté, encore moins secouru.

L'amiral de Coligny, reprenant (1555) le travail de Roberval, avait voulu fonder une colonie stable. Il obtint l'assentiment d'Henri II ; mais on s'occupait alors de la Floride et du Brésil, d'où André Thevet revenait chargé de renseignements. Le Canada fut négligé encore une fois. Cartier venait de mourir. Nicolas Durand de Villegagnon conduisit ses compatriotes vers l'Amérique du Sud sans pouvoir les y fixer. Cet échec qui parut inexplicable, dans un pays regardé comme supérieur au Canada, ne pouvait que faire reculer l'idée coloniale, et c'est ce qui ne manqua pas d'arriver.

Mézeray, parlant de Villegagnon, dit qu'il "commença de faire voir aux Espagnols qu'ils ne seraient pas tout seuls les maîtres du nouveau monde." L'impression de Mézeray date de la fin du gouvernement de Richelieu, 1640 ; il est douteux qu'elle ait existé à la

cour de France vers 1560. Toutefois les Bretons, et avec eux la famille de Cartier, persistaient à se diriger du côté du Saint-Laurent, mais pour les fins du commerce uniquement. Les Anglais faisaient de même, sur une assez grande échelle, se tenant de préférence à Terre-Neuve, tandis que les Basques allaient au Cap-Breton, et les marins de Saint-Malo jusque dans le fleuve.

Pontgravé, Chauvin, de Chatte, Champlain, tentèrent en 1603 de créer le mouvement canadien. L'année suivante, Henri IV permit à toute les classes de la noblesse de se livrer au négoce sans déroger, aussi commencèrent-elles à entrer dans les compagnies anciennes ou qui se formaient dans cette vue; elles y coudoyaient les gens de robe et les marchands-bourgeois, — ce qui était un spectacle nouveau.

Les Basques débitaient beaucoup de poisson sur les marchés de France. Ils tournèrent les regards des armateurs vers la région de l'Acadie. Le golfe Saint-Laurent était redouté des pilotes à cause de ses côtes dangereuses et des tempêtes qui y sévissaient. De deux maux on choisit le moindre: l'Acadie fut préférée.

L'expérience personnelle des navigateurs tenait lieu de renseignements écrits ou publiés. Les cartes, s'il y en avait, était la propriété secrète de ceux qui les dressaient, à la suite de leurs propres voyages. Telle maison de commerce payait les services de pilotes et de capitaines qui possédaient des connaissances spéciales dans cet ordre de choses, et parvenait à réaliser de forts bénéfices en perdant moins de vaisseaux ou en trafiquant sur les côtes peu ou point connues de ses rivaux. Tout était mystère pour les mariniers de l'Europe dans ce golfe immense, dans ces baies profondes, dans ces rivières étonnantes, dans ce fleuve rempli d'écueils et balayé par les ouragans. L'amitié des sauvages ne se partageait pas non plus également entre les races civilisées qui cherchaient à traiter avec eux. Chaque capitaine exerçait un prestige plus ou moins direct sur l'imagination des diverses tribus. C'est pourquoi la palme du succès revenait au plus habile navigateur et au plus adroit négociateur. La bravoure sous les armes et le génie militaire dans les combats étaient aussi des qualités de rigueur. Le pavillon de certains navires était plus respecté que celui d'un autre, à cause du chef d'équipage qu'il annonçait aux matelots étrangers comme aux indigènes.

Le trajet entre les deux continents se faisait rarement en ligne droite. Le P. Biard, parti de Dieppe en 1611, raconte qu'il toucha d'abord deux ou trois fois aux côtes d'Angleterre, puis descendit en longeant les terres de France jusque vers La Rochelle, où il fut tout surpris de voir le navire continuer sa route au sud jusqu'aux îles Açores, après quoi, virant de bord, il se dirigea vers le Cap-Breton. Ces zigzags se rencontrent dans plusieurs voyages de l'époque. Les marins m'ont dit, ajoute le P. Biard, que pour trois raisons ils descendent ainsi aux Açores: pour éviter la mer du Nord, pour s'aider des vents du sud, pour mieux calculer leur marche sur le soleil; mais, dit-il de nouveau, je n'en veux rien croire. Ils descendirent jusqu'à 39° 30' sans voir les Açores, et tournèrent, pour atteindre le grand banc de Terre-Neuve, qu'il estime large en quelques endroits de vingt-cinq lieues. "Sur le bord de ce grand banc, dit-il, les vagues sont d'ordinaire fort furieuses trois ou quatre lieues durant, et ces trois ou quatre lieues on appelle les Açores...." Nous entrâmes dans les glaces sur les Açores du banc, degré du nord 46... et le cinq mai nous descendîmes à Canseau."

¹ L'imprimé que j'ai sous les yeux dit bien *Açores*, mais je pense qu'il faut mettre *accors*, contour d'un banc sous-marin ou d'un écueil. On dit aussi *écors*.

Le petit tableau qui suit met en regard quelques localités européennes et américaines qui se trouvent sur une même latitude tout en jouissant de températures très différentes :

- 50° — Ville de Dieppe. Milieu de la pointe nord de Terre-Neuve. Passage entre l'île d'Anticosti et la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Ville de Winnipeg.
47° — Ville de Nantes. Sortie de la Loire. Passage entre Terre-Neuve et le Cap-Breton. Ville de Québec.
46° — Ville de La Rochelle. Pointe est du Cap-Breton. Ville de Sorel. Michillimakinac.
46°, 45°, 44° — Grand banc de Terre-Neuve. La Nouvelle-Ecosse. Montréal. Kingston.
43° — Saint-Jean-de-Luz, pays des Basques. Pointe sud de la Nouvelle-Ecosse. Portsmouth, entre Portland et Boston.
40° — Ville de Lisbonne, Portugal. Iles Açores. Ville de Philadelphie, Pensylvanie.

Donc, le P. Biard alla du 50° au 40°, et remonta au 46° pour arriver à Canseau, Cap-Breton. Ayant, si l'on veut, cent lieues à parcourir du nord au sud, il en avait fait quatre cents.

II

Au printemps de 1604, le sieur de Monts, partant pour fonder un poste en Acadie, confia un navire au capitaine Pontgravé, avec instruction de chasser de Canseau et des alentours du Cap-Breton les Français qu'il y rencontrerait faisant la pêche ou la traite. Pontgravé captura quelques Basques, mais on sait que cela ne suffisait pas pour arranger les affaires de son maître, lesquelles se gâtaient fort en ce moment. L'année suivante, le fondateur de Port-Royal se recommandait aux pêcheurs de morue pour se procurer les moyens de retourner en France; ils lui brûlèrent la politesse, et de plus portèrent plainte à Henri IV, qui leur donna gain de cause.

Poutrincourt, qui obtint le privilège de de Monts, ne manqua pas, dès 1606, de recommander au même Pontgravé la saisie des bâtiments qu'il trouverait au Cap-Breton. Les navires de de Monts qui fréquentaient encore le golfe Saint-Laurent, à la suite d'une entente avec Poutrincourt, furent pillés à cette époque par des corsaires hollandais.

Sully, ambassadeur d'Henri IV, baissait pavillon, à trois lieues des rives de France devant la menace d'un simple brigantin de Londres. La marine anglaise tenait la mer, les Hollandais venaient en second lieu, les pirates d'Alger et de Tunis s'en mêlaient, les entrepreneurs de colonie, comme de Monts, n'avaient que des vaisseaux armés; et de tout cela résultaient des hostilités continuelles.

Dans l'été de 1608, Pontgravé, se rendant à Québec, voulut arrêter des commerçants basques qui trafiquaient sur son chemin; mal lui en prit car ils résistèrent, capturèrent son bâtiment, et blessèrent Pontgravé lui-même d'un coup de feu. La situation n'en était que plus mauvaise; à peine commencées les colonies de Port-Royal et de Québec se voyaient entourées d'ennemis appartenant à quatre ou cinq nations aventureuses.

Pontgravé est le marin qui a le plus souvent parcouru le golfe Saint-Laurent, de 1600 à 1630. Sur des coquilles de quarante à cent tonneaux, il se lançait à travers l'océan et les dangers du grand fleuve, bravant le froid, les glaces, les vents, les compagnies hostiles, les corsaires, la famine, les révoltes de ses propres matelots, et faisant passer les Malouins partout, selon son cri de guerre connu. Si ce capitaine avait laissé des mémoires écrits,

ne serait-ce qu'un journal de bord, nous saurions beaucoup de choses qui se sont effacées du souvenir des hommes. A défaut de tels renseignements, tâchons de reconstruire une partie de ce passé déjà lointain.

Poutrincourt raconte que, retournant en Acadie, en 1610, un navire de forban fit mine de l'attaquer,¹ et ne se retira qu'après avoir constaté les forces du bâtiment français.

Il existait des pirates dans ces parages antérieurement à Poutrincourt. Remarquons cependant que la mort d'Henri IV, survenue le 14 mai 1610, inspirait une audace nouvelle aux écumeurs de mer. Jusque-là le roi de France était parvenu à contenir, dans une certaine mesure, les forbans des Etats barbaresques, ainsi que d'autres, qui leur aidaient dans les entreprises de ce genre. Lui mort, et la terreur de son nom dissipée, les pêcheurs du Saint-Laurent offraient une proie facile aux coups des Tunisiens et des Algériens.

Par le traité intervenu entre le sultan et Henri IV, "les Vénitiens, les Anglais, les Espagnols, les Portugais, les Catalans, les Ragusois, les Genevois, les Anconitains et les Florentins, et généralement toutes nations" pouvaient librement trafiquer dans l'empire turc "sous l'aveu et sûreté de la bannière de France, laquelle, dit le traité, ils porteront comme leur sauvegarde... obéissant aux consuls français... et d'autant que les corsaires de Barbarie, allant par les ports et havres de France, y sont reçus et secourus, et aidés à leur besoin de poudre et plomb et autres choses nécessaires à leur navigation, trouvant des vaisseaux français à leur avantage, ils ne laissent de les piller et saccager, en faisant les personnes esclaves, contre notre vouloir et celui du défunt empereur Méhémet notre père... commandons que les Français pris contre la foi publique soient remis en liberté.... Si les corsaires continuent leurs brigandages, à la première plainte qui nous en sera faite par l'empereur de France, les vice-rois et gouverneurs des pays de l'obéissance desquels seront les voleurs et corsaires seront tenus des dommages et pertes qu'auront faits les Français, et seront privés de leurs charges.... Si les corsaires d'Algers et Tunis n'observent ce qui est porté par cette capitulation, que l'empereur de France leur fasse courir sus, les chastie... nous approuvons.... Se trouvant par notre empire des esclaves français, étant connus pour tels des ambassadeurs et consuls², ceux au pouvoir desquels ils se trouveront faisant refus de les délivrer, qu'ils soient obligés de les amener ou envoyer à notre Porte, afin d'être jugés à qui il appartiendra... Déclarons ceux qui contreviendront à ce notre vouloir, rebelles, etc."³

Cette situation changea notablement après l'assassinat du roi de France, car un enfant placé sur le trône, au milieu des factions italiennes et françaises qui se disputaient le pouvoir, n'avait rien de redoutable aux yeux des Turcs.

III

Le capitaine Foulques (ou Fouques, ou Fouque), de La Rochelle, commandait un navire à destination de l'Acadie, dans la société du sieur de Monts, en 1604; il comman-

¹ Lescarbot dit que c'était vers les Casquets, un peu à l'ouest de Dieppe. Ne pas confondre cette localité avec le Conquet, petite ville de la basse Bretagne, pays des Cornouailles, que Champlain mentionne à la page 349 de ses Œuvres.

² Un frère de Poutrincourt vivait en Turquie et s'était fait musulman.

³ *Archives curieuses de l'Histoire de France*, série I, t. XV, pp. 411, 414, 419 et 421.

dait aussi le *Jonas*, qui partit de La Rochelle, en 1606, avec la colonie de Poutrincourt. C'est lui sans doute qui nous a laissé le rapport suivant, daté de 1612 :

"Memoires portants plvsievr advertissemns presentez av Roy par le Capitaine Fouques, Capitaine ordinaire de sa Maïesté en la marine du Ponant, apres estre deliuré de la captivité des Turcs, pour le soulagement des François, et autres nations Chrestiennes, marchands et matelots qui trafiquent sur mer.

"Sire : — Il me serait mal seant, suyvant mon petit jugement, si je n'avoï adverty Vostre Majesté des tyrannies et cruantez qui se commettent journellement sur vos pauvres subjects françois, Dieu m'ayant de sa grace retiré de cette mesme peine afin de vous en donner advertissement, pour en prendre la vengeance, ayant la force et la puissance en la main, que Dieu vous a donnée pour ce faire contre tous payens et infidelles, lesquels pensent aller librement à leur trafiques et navigations ordinaires, sur l'assurance de la continuation de la paix accoutumée entre Vostre Majesté et le Grand-Sultan, qui néanmoins ne laisse à présent, et tous autres de la nation chrestienne et voyager, d'estre pris et menez captifs dans la ville des Thunes (Tunis), par le Carossemen ou ses adhérens, qui est un homme ture de nation, aagé de cinquante-cinq ans ou environ, homme bazanné, fort Grand et puissant à l'advenant, qui estoit soldat pour le grand Sultan sous le baschat (pacha) que le dit Sultan tient ordinairement au royaume de Thunes ; et ce dit Carossemen estant natif de la dite ville de Thunes, estant soldat genissaire, est si bien parvenu depuis quinze ans qu'il a assujetty tous les grands de Thunes sous son obéissance, pour avoir acquis l'amitié de tous les genissaires et baschats. Et il n'y a que douze ans qu'il n'avoit que deux esclaves dont l'un est François de Croisy, lequel il tient encore en son pouvoir, et à présent a sept cens esclaves à luy seul, tant Italiens que François, Espagnols et Flamans ; et a deux galères bien armées, des meilleures qui se peut voir, avec six grands vaisseaux, dont le moindre est de trois cens tonneaux, et deux pataches, par le moyen de quoy il s'est rendu seigneur et supérieur dans tout le pays.... Ses vaisseaux prennent sur tous, tant François que Flamans et autres, soit terreneviers ou pescheurs venant de la Terre-Neufve, ou navires marchans, sans exempter aucune nation. Il y a trois ans¹ qu'il n'y avait rien de cecy ; en toute la force de Thunes il n'y avait que deux galliotes ou trois au plus ; ils ne prenaient point sur les François comme ils le font à présent. S'ils prenaient quelque chose, ils ne captivaient point les hommes, si ce n'est que, depuis les dits trois ans, un meschant forban anglais, nommé Gardes, et un autre Flamen, ou forban ou vouloir, qui est marié à Marseille, nommé de Haüs, lequel s'est retiré à présent dans la ville d'Arges (Alger), ne captivant nuls François, mais prenant et pillant leurs marchandises. Et est dans un navire à luy de six cens tonneaux et quarante pièces de canon, avec trois cens hommes, et deux autres moyens navires prenant sur toutes nations ; et un appelé Biche, un appelé Sanson, un appelé Antoine et un nommé Glandfil, tous capitaines voleurs et forbans, anglois de nation, lésquels ont esté bien venus avec Carossemen et ses associés tures. Lesquel Anglois ont instruit les Turcs à armer et mettre vaisseaux sur mer, prendre et captiver sur toutes nations chrétiennes.... Et avec toute ceste force destruiront la chrestienté, si on n'y met remède, et la France qui en patira le plus, comme n'ayant eu jusques à présent aucune deffence en la coste.... Quant au roy de France, il (le Carossemen) dit qu'il est plus fort que luy, et

¹ C'est-à-dire avant la mort d'Henri IV.

qu'il ne sçauroit avoir mis deux gallères en mer, et qu'avec les siennes il ira jusque dans les ports de France.... Le consul des François qui est à Thunes est l'un des traîtres ; il a de chacun François qui est là captif dix escus pour consentir et dissimuler avec le Carossemen.... Il est marié à Marseille, et s'appelle Hugues Changet.... Il y a aussi un appelé Soubéran, qui est natif de Nîmes, avec ses consors, qui sont un appelé Anthoine Lovic, Corse, marié à Marseille, et ses deux beau-frères, les Martins de la dite ville, et Antoine Belanger et Servien, commissaires de l'artillerie de Provence, et monsieur Nicolas, maistre fondeur de Marseille ; ceux-cy ont mené un nommé Guillaume, fondeur de son estat et nepveu de ce maistre fondeur du dit Marseille, qui est fondeur du Carossemen à Thunes, pour faire des canons.... A la fin de juillet dernier, ils avaient achevé de fondre la quatrieme pièce de batterie et coursiers de gallères...."¹

IV

On le voit, la situation n'était guère rassurante. Pour les colonies de la Nouvelle-France elle se compliqua de l'hostilité des armateurs anglais. Samuel Argall détruisit en 1613,² les postes de Saint-Sauveur et de Port-Royal, les seuls établissements français de l'Acadie. C'était un acte de brigandage, commis en pleine paix et sans l'excuse d'une provocation. Voilà bien les mœurs du temps.

De nombreux vaisseaux de toutes les nations sillonnaient le golfe, à la recherche de la morue et autres produits de la pêche. Chacun s'en tirait avec peine et misère, et les agressions allaient leur train. J'ai raconté, il y a deux ans, l'existence de Biencourt et de ses gens en Acadie, après 1615. Deux compagnies françaises commencèrent (1619) à exploiter les côtes de la péninsule. On dit que, en 1621, il circula dans le golfe huit cents navires de traite et de pêche. Les Anglais s'établissaient en 1620 au Massachusetts. Biencourt et Latour érigeaient des forts. Sir William Alexander tentait de créer une colonie écossaise sur les ruines de celle de Poutrincourt.

Tout cela ne se faisait pas sans amener des conflits, et, comme le désir de s'emparer des meilleurs endroits de ce nouveau monde grandissait à Londres et à Paris, le recours à la force brutale suivait le développement des ambitions mises en jeu pour y parvenir. Biencourt, Latour et Champlain, qui visaient plus haut que le simple commerce, ne recueillaient presque aucun avantage ; ils étaient même exposés à beaucoup de contretemps et de tracas par suite de ces animosités. On les voit s'en plaindre fréquemment. La lettre admirable de Biencourt³ (1618) nous en fournit une preuve assez tangible. Paris, qui s'approvisionnait de poisson dans notre golfe, se voyant menacé d'en manquer par suite des périls que couraient les navires français dans ces parages où les haines nationales s'exerçaient ouvertement, tandis que la France était en proie aux guerres civiles et religieuses.

La lutte du parlement et des princes contre Marie de Médicis, le soulèvement des

¹ *Archives curieuses de l'Histoire de France*, série 1, t. XV, p. 363.

² Les princes français étaient en pleine révolte contre le jeune Louis XIII et son ministre Concini. L'influence française devenait nulle en Europe.

³ Mon ami Alfred Garneau dit qu'il attribuerait cette lettre à Marc Lescarbot, si elle ne portait une autre signature. En effet, c'est le style de Lescarbot. Je crois qu'il l'a écrite, et que Biencourt l'a signée, car il n'y a pas d'apparence que ce dernier fût un écrivain.

huguenots de Guienne et du Languedoc (1615), l'arrestation du prince de Condé, vice-roi de la Nouvelle-France (1616), l'envoi de trois armées royales contre le parti des princes, l'assassinat de Concini (1617), la révolte du Béarn, les débuts de la guerre de Trente ans en Europe (1618), la guerre entre Louis XIII et sa mère (1619), la réunion de la Navarre à la France (1620), la prise d'armes des calvinistes du royaume (1621), la guerre de la Valteline (1623), la guerre contre Gênes, une autre insurrection des protestants français (1625), — il n'en fallait pas davantage pour empêcher Louis XIII de s'occuper du Canada, si toutefois il en avait eu le désir.

Richelieu, entré au Conseil (1624), était mal vu du roi, et d'ailleurs ce ministre était trop occupé des affaires du dedans pour songer à celles du dehors.

Depuis 1605, Jacques I, fils de Marie Stuart, régnait paisiblement sur l'Angleterre d'où il avait chassé les jésuites après la célèbre "conspiration des poudres." Ses sujets profitaient de la tranquillité publique pour créer des colonies sur le littoral de l'Atlantique, et supplanter les Français dans le golfe Saint-Laurent, où ils venaient pêcher en eau trouble, — c'est le cas de le dire, puisque la France ne protégeait plus ses nationaux dans ces parages. Au moment où Richelieu pesa décidément dans la destinée de son pays, et parla tout haut de surveiller les affaires de l'Amérique, le roi d'Angleterre maria son fils aîné, Charles I, avec Henriette, fille d'Henri IV, et mourut aussitôt (1625), laissant le trône à ce fils désormais allié de la France, croyait-on.

V

Le frère Gabriel Sagard, se rendant au Canada, dans l'été de 1623, nous fournit une peinture assez vive de ce qui se passait sur l'Océan à cette époque. Citons quelques lignes de sa description :

"On se plaint avec raison du grand nombre de voleurs et de larronneaux, qui en guise de chenilles couvrent aujourd'hui presque toute la surface de la terre, dont les uns semblent honnêtes gens et passent pour de gros messieurs, et ceux-là sont les pires de tous, car ils dérobent beaucoup et font pendre ceux qui prennent le moins. Les autres, moins dangereux, sont ceux qui comme hiboux ne vont que de nuit, sont assez mal couverts et aussi peu courtois.... De ces pirates vous en voyez qui font les honnêtes marchands pour n'être point soupçonnés, et surprendre quand ils trouvent leur coup disposé... et ce fut un de ceux-là qui nous vint menacer à deux ou trois cents lieues en mer... mais il nous laissa aller, ayant bien opinion qu'allant en Canada on n'avait pas grand richesse.... Nous rencontrâmes un petit navire anglais.... Il pouvait s'esquiver, mais comme nous étions assez bons voiliers, nous allâmes à lui et lui demandâmes, selon la coutume de la mer usitée par ceux qui se croyent les plus forts : "D'où est le navire?" — Il répondit : "Angleterre." — On lui répliqua : "Amenez!" c'est à dire abaissez vos voiles, sortez votre chaloupe et venez nous faire voir votre congé.... En cela il se commet souvent de très grands abus, pour ce que tel feint d'être marchand, et avoir bonne commission, qui lui-même est pirate et marchand tout ensemble, se servant des deux qualités selon les occasions et rencontres. De même nos mariniers eussent bien désiré la rencontre de quelque petit navire espagnol, où il se trouve ordinairement de riches marchandises, pour en faire curée et contenter aucunes leur convoitise, comme si prendre le bien d'autrui sur mer n'était pas larcin et volerie obligeant à la damnation éternelle, aussi bien que le prendre sur terre.... Nos

Anglais vinrent à nous, savoir : leur maître, un vieil gentilhomme... ils appréhendaient le même traitement qu'ils sont accoutumés de faire aux Français, quand ils ont le dessus, c'est pourquoi leur chef offrit en particulier à notre capitaine tout ce qu'ils avaient en marchandises en leur navire, pourvu que la vie sauve on les laissât aller en leur pays avec un peu de vivres, ce que notre capitaine refusa.... Néanmoins il nous fit accepter un baril de petun et un autre de patates : ce sont certaines racines des Indes, en forme de gros naveaux, rouges et jaunes, mais d'un goût beaucoup plus excellent que toute autre racine que nous ayons par deçà."

Si l'on veut savoir comment se gouvernaient les affaires du golfe et du fleuve Saint-Laurent, de 1621 à 1625, lisons les mémoires de Champlain, dont voici quelques extraits :

En 1621, le roi et le duc de Montmorency adressèrent des lettres au fondateur de Québec pour lui recommander de faire bon accueil à la nouvelle compagnie dirigée par les sieurs de Caen, sur quoi Champlain fit l'observation suivante : " Pendant qu'une société, en un pays comme celui-ci, tient la bourse, elle paye, donne et assiste qui bon lui semble. Ceux qui commandent pour Sa Majesté sont fort peu obéis, n'ayant personne pour les assister que sous le bon plaisir de la compagnie, qui n'a rien tant à contre cœur."

Le 23 juillet 1623, Champlain écrivait de Québec :

" Ce jour même arriva le pilote Doublet, lui sixième, dans une double chaloupe qui venait de l'île Saint-Jean et Miscou, où était le sieur de la Ralde en pêcherie, qui donnait avis au sieur de Caen que des Basques s'étaient retirés à la dite île Saint-Jean pour se mettre en défense si on les allait attaquer, ne voulant subir aux commissions de Sa Majesté, et qu'ils s'étaient saisis d'un moyen vaisseau où était un nommé Guers (ou plutôt Guérard), qui l'année d'auparavant était venu à Tadoussac.... Ces Basques avaient donné de mauvaises impressions de nous aux sauvages des côtes. Le premier du mois de juin,¹ arriva à Québec un canot de Tadoussac qui nous dit qu'aux environs du Bicq il y avait un vaisseau rochelais qui traitait avec les sauvages, que dans ce vaisseau était un puissant homme qui y commandait, étant toujours masqué et armé.... L'on empêche les autres vaisseaux de venir traiter avec les sauvages." Ceux-ci, ajoute-t-il, se procuraient des marchandises à meilleur marché des Rochelois et des Basques que de la Compagnie du Canada. Ce même printemps, l'un des vaisseaux des sieurs de Caen fut pris par les Hollandais ou Flamands. Le 19 septembre 1624, Champlain retournant en France, aperçut dans le golfe Saint-Laurent un navire de La Rochelle et lui donna la chasse, mais sans pouvoir l'atteindre. Le frère Sagard, qui était du voyage, dit que ce navire était " un pirate rochelais qui nous était venu reconnaître." Il ajoute que les équipages de Champlain parlaient avant ce moment d'attaquer onze bâtiments basques, vers Miscou, et d'aller ensuite s'emparer des vaisseaux espagnols aux îles Açores. " Dieu sait quelle prouesse nous en eussions faite, dit-il, n'ayant pu prendre un forban de soixante tonneaux ! " Le 27 septembre, sur les bancs de Terre-Neuve, une petite barque où commandait Canané se sépara de Champlain, pour aller à Bordeaux, selon l'ordre qu'il en avait. Depuis, nous sûmes qu'elle fut prise des Turcs, le long de la côte de Bretagne, qui amenèrent les hommes qu'ils y trouvèrent et les firent esclaves."

Dans la commission que le duc de Vendatour accorde à Champlain, le 15 février 1625,

¹ Vers cette date, le capitaine Charles Daniel, qui commandait un navire de Dieppe en destination du Canada, soutint sans désavantage un rude combat contre des bâtiments anglais. (Julien Félix : " Voyage du capitaine Charles Daniel.")

il autorise celui-ci à saisir hommes, vaisseaux et marchandises, de provenance française qu'il trouvera trafiquant notamment depuis Gaspé jusqu'au cinquante-deuxième degré nord, et à les livrer à la justice. Champlain ajoute : " Il y a un lieu dans le golfe Saint-Laurent qu'on nomme la Grande-Baie, proche du passage du nord de l'île de Terre-Neuve, à cinquante-deux degrés, où les Basques vont faire la pêche des baleines."

Dans l'été de 1626, Champlain étant à Québec raconte que le sieur de la Ralde lui envoya des nouvelles de Miscou, ¹ portant qu'il avait trouvé plusieurs vaisseaux qui traitaient avec les sauvages, contre les défenses du roi, et demandant des secours armés pour en opérer la capture ².

Ainsi marchait l'établissement du Canada, c'est-à-dire que rien de durable ne se faisait. Champlain en avait un chagrin continuel. La morue, le hareng, le castor, l'original, — il paraissait impossible de sortir de là. Le projet de cultiver les terres se mettait sur le papier, et y restait. Tout ce qui ne rapportait point de bénéfice immédiat pouvait être approuvé, mais non exécuté. L'heure allait venir néanmoins où une politique moins aveugle serait invoquée par les hommes d'Etat.

VI

Fouillez les archives de France et les livres imprimés, vous ne trouverez pas deux auteurs de la force de Lescarbot et Champlain sur l'idée coloniale, à venir jusqu'au moment où Richelieu prit la direction des affaires. Cela ne veut pas dire qu'il n'y eût en France, avant 1625, des hommes éclairés et tout à fait bien disposés en faveur de ce mouvement ; certes, nous n'aurions qu'à citer le président Jeannin et son groupe pour affirmer d'honorables exceptions ; mais pris comme ensemble, le monde administratif français était très en arrière des Espagnols sous ce rapport.

Dans la *Revue de géographie* de Paris, 1885, M. Léon Deschamps a publié une étude dont j'emprunte ici des passages, sous forme de citations ou d'analyses. Il dit :

" Avec cette promptitude de jugement et de pessimisme à notre égard qui nous sont particuliers, les contemporains de Champlain et Lescarbot — quelques-uns du moins — ont préféré l'aventure de Villegagnon à l'expédition de Champlain ou de beaucoup d'autres, pour asseoir leur jugement. Mais il s'est trouvé heureusement des patriotes éclairés, comme Rasilly, pour faire voir que ce sont vieilles chimères." Rasilly, ajoute-t-il, écrivait en 1626 : " Plusieurs personnes de qualité et même du Conseil m'ont dit et soutenu que la navigation n'était point nécessaire en France, d'autant que les habitants d'icelle ne voyant toutes choses que pour vivre et s'habiller, sans rien emprunter des voisins : partant, que c'était pure erreur de s'arrêter à faire naviguer — et que l'exemple est que l'on a toujours méprisé au passé les affaires de la mer comme étant de tout inutiles : et outre que les Français ne sont pas capables d'entreprendre de voyages de long cours, ni planter colonies. A quoi je répons que ce sont vieilles chimères de croire que la navigation ne soit pas nécessaire en France, et que les Français ne soient propres à naviguer, et je prétends faire voir le contraire.... J'ai le cœur tout serré quand je viens à considérer les dis-

¹ En 1627, il y avait parmi les Cent-Associés un nommé Guillaume Martin, et c'est son fils, je crois, qui acheta, vers 1680, le titre de marquis de Miscou (voir le *Magasin Pittoresque*, année 1849, p. 247).

² *Œuvres de Champlain*, pp. 996-7, 1045-6, 1059, 1061, 1075, 1088 et 1113.

cours que font tous les jours les étrangers quand ils parlent de la France, et même j'ai eu dispute pour soutenir l'honneur du royaume."

Le 10 septembre 1626, Richelieu écrivait à Rasily : "Quand votre frère Launay Rasily sera ici, nous parlerons particulièrement ensemble" du projet des colonies.

Jean de Lauzon adressait au cardinal, le 26 novembre 1626, une lettre dans laquelle, s'exprimant au nom des négociants de Rouen, il dit que ces derniers remercient le roi de l'intérêt qu'il porte au commerce et du souci qu'il a de le protéger contre les corsaires, mais ils lui remontrent qu'il n'a pas pris, à leur avis, la meilleure voie pour aller au but. D'abord l'achat de navires aux Hollandais n'aurait pas dû être fait au nom du roi, à cause "de l'appréhension qu'ils ont (les Hollandais) que le roi ne devienne puissant sur la mer." Et ils ajoutent que, si l'on avait emprunté le nom des négociants, le roi serait servi avec plus de diligence. Ce n'est pas assez; il faut que le roi fasse construire les vaisseaux en France, "non pas en si grand nombre à la fois, mais tant il y a qu'il pourrait être servi avec contentement." Une partie de ces vaisseaux pourraient être employés "à l'assistance des navires marchands," à la condition qu'on donne aux négociants la liberté entière d'y préposer "telles personnes de probité et valeur reconnues qu'ils pourront choisir eux-mêmes. Ils fourniraient des vaisseaux, les tiendraient en état de servir le roi. Quant à la dépense, ils proposaient une répartition à prendre sur les marchandises convoyées." A aucun prix ils ne veulent de capitaines nommés par le roi. Les continuelles pertes souffertes durant les dernières années font que les négociants refusent de contribuer à la construction des navires ici mentionnés, mais ils indiquent un moyen d'y pourvoir: c'est de faire comme le roi d'Angleterre qui "l'an passé fit par forme d'emprunt de grandes levées sur les étrangers de nouveau établis en son royaume jusqu'à faire payer vingt mille écus à tel d'entre eux." On est, disent-ils, d'une tolérance inouïe pour les étrangers qui habitent la France; on leur accorde des lettres de naturalisation, sans même exiger qu'ils possèdent ou contribuent en ce pays. "Ils n'y font aucunes acquisitions d'immeubles, n'y font construire aucuns vaisseaux, et ayant tous leurs biens en une cassette le transportent quand il leur plaît." ¹ Bien plus, on leur donne les mêmes droits et faveurs qu'aux Français, tandis que les autres nations se réservent chez elles certains privilèges, comme en Angleterre, par exemple, où les Anglais ne paient que moitié des droits imposés aux Français qui les fréquentent.

VII

Les grandes compagnies datent de ce moment, c'est-à-dire de 1626.

Après avoir cité les textes ci-dessus, M. Léon Deschamps continue: "Il est important de savoir d'où est venue l'idée des grandes compagnies dont le monopole et les privilèges ont tant nui au succès de nos établissements. Richelieu a exposé toute sa politique coloniale devant l'assemblée des notables en 1626, et ses mémoires donnent l'analyse de son discours: "Il n'y a de royaume si bien situé que la France et si riche de tous les moyens nécessaires pour se rendre maître de la mer. Pour y parvenir, il faut voir comme nos voisins s'y gouvernent, et il faut faire de grandes compagnies, obliger les marchands

¹ La plupart de ces citations conviennent encore à l'état des choses en France, deux siècles et demi après Richelieu.

d'y entrer, leur donner de grands privilèges comme ils font; faute de ces compagnies, et parce que chaque petit marchand trafique à part, et partant pour la plupart en de petits vaisseaux et assez mal équipés, ils sont la proie des corsaires et des princes non alliés, parce qu'ils n'ont pas les reins assez forts comme aurait une grande compagnie, de poursuivre leur justice jusqu'au bout. Ces compagnies seules ne se voient pas néanmoins suffisantes si le roi de son côté n'est armé d'un bon nombre de vaisseaux pour les maintenir puissamment au cas qu'on s'opposât par force ouverte à leurs dessins. Outre que le roi en tirerait cet avantage qu'en un besoin de guerre il ne lui soit pas nécessaire d'avoir recours à mendier l'assistance de ses voisins."

Cette année, 1626, le cardinal-ministre achetait des Hollandais vingt navires et avait obtenu, non sans supplications, qu'on les lui cédât avec la permission de les faire monter et commander par des Français.

M. Deschamps expliqua encore ce fait : " Richelieu a été amené, par l'invitation des Espagnols, des Anglais et surtout des Hollandais, à choisir le système des compagnies privilégiées comme mode unique de fondation et d'exploitation des colonies, et ce système a pesé depuis lors et jusqu'à la Révolution sur notre histoire coloniale." Il veut toutefois que l'on rende hommage au génie du cardinal : " C'est Richelieu qui a réellement inauguré la politique coloniale, en lui donnant une place et un rôle dans le jeu de sa politique continentale. Après lui, malgré la pauvre administration de Mazarin, qui laisse nos vaisseaux pourrir au port, malgré la Fronde et malgré les déprédations financières la tradition fut suivie. Les actes et mémoires du gouvernement et des particuliers ne sont pas moins nombreux de 1642 à 1660 que dans la période précédente."

En 1626, dans son Mémoire au roi, Richelieu demande de relever la puissance maritime de sa patrie, sans laquelle, dit-il, il ne fallait plus faire état d'aucun trafic. Se voyant en faveur, il annonce qu'il est résolu à consacrer un million et demi de francs par année à l'entretien de trente vaisseaux de guerre pour tenir les côtes nettes. Il songeait à créer une nouvelle France — même plusieurs Frances en Amérique. Il lui semblait que l'Europe devait agir comme tête du mouvement universel — donner l'impulsion et garder la suprématie sur des colonies qui seraient le dédoublement des nations du vieux monde — et il voulait que la France eût sa part de ces entreprises à la fois glorieuses et profitables. M. Deschamps l'en félicite : " La marine et les colonies ont été des constantes et principales occupations de Richelieu. Dès le début de son ministère, il s'est fait donner la charge de grand-maitre, chef et surintendant général de la navigation et commerce du Canada. Son brevet de grand-maitre est du mois d'octobre 1626, mais déjà, en 1625, il adressait à Louis XIII un " Règlement pour la mer " et un " Mémoire " qui contenaient des idées novatrices.... Il mérite la première place, moins parce qu'il est le premier en date, que parce qu'il est le véritable initiateur de la politique coloniale ; Colbert en a seul la gloire devant la postérité. Il serait injuste de contester à Colbert son mérite, mais il est certain qu'il n'a été que l'élève de Richelieu. Il a fait analyser et classer toutes les pièces du cabinet de son devancier, les a étudiées et s'en est servi. L'examen des documents gardés aux archives des affaires étrangères ne laisse aucun doute à cet égard."

C'était donc un nouveau courant d'idée qui traversait la France en 1625-26. Richelieu a eu la gloire de le comprendre et d'utiliser sa force. S'il n'a pas réussi tout à fait, imputons-en la faute à cette politique de conquête ou de domination européenne dont il fut saisi peu d'années après 1626, tout comme Louis XIV en 1673, au moment où il venait,

avec l'aide de Colbert, de préparer les plans les plus beaux et les plus exécutoires en faveur du Canada. Dès que l'ambition d'un grand ministre ou d'un grand roi se repliait sur la seule Europe, il rétrécissait son rôle sans le savoir, et renvoyait à la postérité ou à un autre peuple que le sien, la noble tâche de dominer le monde entier par l'expansion coloniale.